STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 3. LUBLIN. Czerwiec — 1928. Rok III.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O № 63 763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2-22.

Odezwa

W ciągu lipca r. b. teren województwa lubelskiego objeżdżać będzie propagandowa ekspedycja samochodowa, której zadaniem jest niesienie do najdalszych zakątków ziemi lubelskiej i podlaskiej, żywego słowa lotniczego i zaznajomienie obywateli z zadaniami i celami Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która służąc Polsce i umacniając jej potęgę w przestworzach, pragnie do rydwanu pracy dla Ojczyzny wprząc całe społeczeństwo.

Do cichych i często pogrążonych w apatji dla celów szlachetnych i wzniosłych, zajętych szarą pracą codzienną miasteczek, osad i wsi, przybędą przedstawiciele Ligi, by obudzić mieszkańców z uśpienia, przypomnieć im o obowiązkach względem Ojczyzny i uświadomić społeczeństwo o tem, że potężne lotnictwo polskie, to najlepsza gwarancja naszej niepodległości.

Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. organizując tę imprezę przedewszystkiem miał na uwadzę okoliczność, że wezmą w niej czynny udział wszyscy ci, którym nie obca jest troska o przyszłość Rzeczypospolitej. Tylko taka współpraca da bowiem gwarancję, że ekspedycja spełni swoją doniosłą rolę do jakiej została powołana.

Podając w numerze niniejszym „Steru" dokładny plan pracy ekspedycji propagandowej, Komitet zwraca się z gorącym apelem do działaczy społecznych w tych miejscowościach, które zostały wyznaczone jako etapy podróży, aby nie odmówili swego poparcia i współpracy organizując w tych ośrodkach już obecnie Komitety miejscowe, których zadaniem byłoby zorganizowanie w czasie pobytu ekspedycji w danej miejscowości imprezy dochodowej na rzecz L. O. P. P. i energiczny wysiłek celem przysporzenia członków, przez zorganizowanie Kół Miejscowych Ligi.

Wielką nadzieję w tym względzie pokładamy w wielebnym duchowieństwie, które nigdy nie odmawia swego poparcia tam, gdzie zachodzi tego potrzeba, oraz na wychowawcach młodzieży — zawsze patrjotycznie pracującym, nieraz z zaparciem się siebie, na placówkach oświatowych — nauczycielstwie, do których to przedewszystkiem kierujemy nasz apel i wierzymy, że nie przejdzie on bez echa.

Tylko wspólnemi siłami zdołamy spełnić zadanie, którym służy L. O. P. P., a zadania te spełnić musimy kładąc trwałe podwaliny pod gmach skrzydlatej potęgi Rzeczypospolitej.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P.
w Lublinie.

Propagandowa ekspedycja samochodowa.

Marszruta i propaganda pracy na terenie województwa.

Jak to już donosiliśmy, na skutek starań Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie w Zarządzie Głównym, w ciągu lipca objedzie teren województwa propagandowa ekspedycja samochodowa, składająca się z 3-osiowego (12-to kołowego) samochodu „Renault“ specjalnie przystosowanego do polskich dróg, które pokonuje bez względu na ich stan.

Samochód ten wyposażony jest w nowoczesne środki propagandy, a mianowicie: w kino i odbiorczy aparat radjowy, co pozwala mu na wyświetlanie szeregu interesujących filmów o treści propagującej lotnictwo i zapoznanie słuchaczów z coraz to potężniej rozwijającym się wynalazkiem, jakim jest niewątpliwie radjo.

W skład personelu ekspedycji wchodzi 3 ludzi, w czem 1 specjalnie wyszkolony prelegent, który wygłasza odczyty popularne mające za zadanie zapoznać ludność z najnowszemi zdobyczami na polu lotnictwa i celami L. O. P. P.

Komitet Wojewódzki w Lublinie wysyła ekspedycję propagandową przedewszystkiem do powiatów północno-wschodnich naszego województwa, gdzie ludność ma najmniej sposobności zetknięcia się z tego rodzaju propagandą, jednocześnie zaś pragnie w ten sposób wydatnie powiększyć liczbę członków Ligi.

Marszruta ekspedycji propagandowej została już opracowana i przedstawia się jak następuje.

Ekspedycja wyjedzie z Lublina w dniu 4 lipca r. b. udając się przez Lubartów do Kamionki lub., gdzie zabawi przez cały dzień 5 lipca. Dalsze etapy podróży odbywać się będą według następującego planu:

Dnia 6 lipca — Niedźwiada (pow. lubart.)
„ 7 „ — Parczew (pow. włodawski),
„ 8 „ — Stoczek (pow. lubartowski),
„ 9 „ — Radzyń (pow. radzyński),
„ 10 „ — Kock (pow. łukowski),
„ 11 „ — Adamów (pow. łukowski),
„ 12 „ — Domaszewica („),
„ 13 „ — Stoczek („),
Dnia 14 lipca — Skórzec (pow. siedlecki),
„ 15 „ — Grębków (pow. węgrowski),
„ 16 „ — Korytnica („ „),
„ 17 „ — Stoczek („ „),
„ 18 „ — Kosów (pow. sokołowski),
„ 19 „ — Sterdyń („ „),
„ 20 „ — Skrzeszew („ „),
„ 21 „ — Mordy („ siedlecki),
„ 22 „ — Międzyrzec (pow. radzyński),
„ 23 „ — Łomazy (pow. bialski),
„ 24 „ — Tuczna („ „),
„ 25 „ — Sławatycze („ „),
„ 26 „ — Kodeń („ „),
„ 27 „ — Chotyłów („ „),
„ 28 „ — Terespol („ „),
„ 29 „ — Janów Podl. (pow. konst.),
„ 30 „ — Konstantynów („ konst.),
„ 31 „ — Sarnaki (pow. konstant.),

Z Sarnak ekspedycja uda się na teren województwa nowogrodzkiego, tak, aby w dniu 4 sierpnia stanąć mogła w Nowogródku.

Praca ekspedycji jest tak obliczona, że w dzień będzie ona odbywać podróż zatrzymując się na wieczór w oznaczonej powyższą marszrutą miejscowości, to jest wtedy kiedy mieszkańcy po całodziennej pracy będą mogli wziąć udział w imprezie.

Wszystkie Komitety Pow. L. O. P. P. oraz Koła Miejscowe i Gminne na terenie których przebywać będzie ekspedycja winny dołożyć starań, aby możliwie największa liczba mieszkańców była obecna na przedstawieniach i odczytach.

W tej sprawie Komitet Wojewódzki w Lublinie rozsyła jednocześnie odpowiednie okólniki.

W każdej z wymienionych w marszrucie miejscowości winien utworzyć się specjalny Komitet lokalny, którego zadaniem będzie zorganizowanie w dniu przyjazdu ekspedycji imprezy dochodowej z której czysty zysk zasili kasę L. O. P. P. Jednocześnie winna być na pierwszem miejscu postawiona sprawa założenia w danej miejscowości Koła L. O. P. P. przez organizowanie podczas imprezy zapisów nowych członków.

Tylko w ten sposób zorganizowana akcja da należyte rezultaty i cel zostanie całkowicie osiągnięty.

Celem tym jest należyte uświadomienie obywateli o grozie przyszłej wojny lotniczo-gazowej, pobudzenie ich ofiarności przez gromadne stawanie pod sztandarem L. O. P. P. w trosce o przyszłość naszej Ojczyzny.

Kpt. inż. T. KALUSIŃSKI.

Lotnictwo i gazy trujące na wojnie,

a bezpieczeństwo ludności cywilnej.

Wojna światowa wprowadziła do walki dwa nowe czynniki, któremi są: lotnictwo i gazy bojowe.

Lotnictwo, które w czasie wojny światowej było bronią pomocniczą, używaną przeważnie do wywiadów, a stosunkowo rzadko do napadów lotniczych, mające ograniczony promień działania i niewielką siłę nośną—rozwija się po wojnie znakomicie. Obecnie samoloty mogą swobodnie działać w promieniu 500—600 klm. od swych stanowisk. Wystarczy sobie przypomnieć znakomite loty, jak Rzym—Tokio—Warszawa, dokonany przez polskiego lotnika, kpt. Orlińskiego, a ostatnio 4 krotnie Ameryka—Europa, lub specjalnie nas interesujące, przeloty Moskwa—Berlin, 1600 klm. bez lądowania, aby utwierdzić się w mniemaniu, że lotnictwo w razie wojny obejmie pierwszorzędne miejsce. I to nie jest tajemnicą, że każde państwo dąży do skonstruowania samolotu, mogącego zabrać w przestworza powietrzne kilkunastu ludzi i kilka tonn bomb lotniczych. Obraz rozwoju lotnictwa byłby niepełny, gdybym nie wspomniał o aparatach bez motorów, które utrzymują się w powietrzu do 10 godzin i samolotach bez lotnika, kierowanych z ziemi przy pomocy fal elektrycznych.

Zaiste trudno przewidzieć kresu stopniowego opanowania przestrzeni powietrznych przez człowieka; jedno jest tylko pewne — że przyszła wojna nie będzie podobna do przeszłej Wielkiej Światowej. Lotnictwo odegra w niej rolę dominującą, lecz będzie to lotnictwo posługujące się nie jak dotychczas bombami naładowanemi materjałami wybuchowemi—lecz lotnictwo ściśle związane z chemją gazów bojowych. Przyszły lotnik będzie posługiwał się tylko bombami gazowemi, a rzadko kiedy pomagał sobie bombami wybuchowemi.

W 1921 roku w Ameryce została wyrzucona z samolotu bomba o zawartości 1800 kg. materjałów wybuchowych. Bomba ta, wyrzucona z wysokości 1500 metrów, po upadku na ziemię spowodowała wyrwę w ziemi o średnicy 30 metrów i głębokości 7 i pół metra.

W parę minut po wybuchu można było spokojnie podejść do otworu w ziemi, nie narażając się na żadne niebezpieczenstwo.

Gdyba taka bomba, według zdania amerykańskiego generała Friesa, była napełniona iperytem, tym strasznym gazem bojowym, to pokryłaby teren o powierzchni 140.000 metrów kwadratowych, — zabijając na tej przestrzeni stworzenia i niepozwalając na ten teren wejść nikomu w ciągu dni 10-ciu bez specjalnej odzieży i obuwia. Jakże mizernie wygląda działanie bomby wybuchowej, wyrzuconej z samolotu wobec działania bomby gazowej tych samych rozmiarów! W tym w porównaniu ujawnia się potęga nowoczesnej broni chemicznej.

Dziesięć zwykłych bomb lotniczych wyrzuconych na Warszawę—to zrujnowanie 10-ciu domów, podczas gdy dziesięć bomb gazowych wyrzuconych z tychże samolotów na naszą stolicę, to zniszczenie życia i zdezorganizowanie administracji w całym państwie.

Przyszła wojna może obfitować w wypadki tego rodzaju, że armja bohatersko będzie iść naprzód, podczas gdy stolica, aby uniknąć zniszczenia gazami bojowemi, podda się nieprzyjacielskim eskadrom lotniczym.

Ludzkość oddawna przewidywała, jak strasznemi mogą być skutki gazów bojowych i dla tego też w roku 1899 na konferencji międzynarodowej w Hadze postanowiono, aby na wypadek wojny nie używać gazów i dymów bojowych. Podpisały ją też i Niemcy, ale poto, aby jej nie dotrzymać, bo oto 31-go stycznia 1915 roku pod Bolimowem, między Skierniewicami i Łowiczem, wykonali pierwszy choć bezskuteczny napad gazowy.

Pierwsza fala skuteczna była wypuszczona przez Niemców na froncie francuskim, na północ od Ypres dnia 22 kwietnia 1915 roku. W armji sprzymierzonych powstaje panika. Straty wynoszą do 5.000 ludzi uduszonych w ciągu 5 minut. Pod Ypres był użyty chlor — gaz duszący, przechowywany w butlach żelaznych, których Niemcy na froncie mieli około 30.000. Wychodzący z butli gaz chlorowy, trzy razy cięższy od powietrza, uformował obłok, który w postaci nieprzejrzystej biało-

żółtej fali, zaczął chyżo tuż przy ziemi pełznąć w stronę wojsk sprzymierzonych.

„Wojsko opanowało w pierwszej chwili zdumienie, później trwoga, pisze naoczny świadek tego ataku chlorowego po stronie aljantów. W końcu zaś ci, którzy zdolni byli jeszcze poruszać się, uciekli w panicznem przerażeniu. Śmiertelna fala dogoniła ich i zniszczyła prawie wszystkich".

A na tym strasznym pobojowisku nie pozostała żadna żywa istota, bo nie tylko ludzie ale konie, psy, dzikie zwierzęta wyginęły.

Niemcy oniemieli wobec nowej strasznej siły i nie wykorzystali swego zwycięstwa. Chwilę tę jednak wykorzystali dla obrony Francuzi i Anglicy. Zajęto się przygotowaniem małych poduszeczek do zakrywania ust i nosa, nasyconych chemikaljami. Poduszeczki te dostarczone miljonami na front, ocalały życie ludzkie. Podstęp niemiecki został zwalczony przez genjusz, naukę i pracę francuską. Francuzi pokazali, że przed chlorem można się bronić. Dlatego też Niemcy wprowadzali do walki coraz to nowe gazy bojowe, jak fosgen, chloropikrynę. Gazy te były silniejsze od chloru i trudniejsze bo obrony. Nowych gazów bojowych nie można było wypuszczać z butli żelaznych. Zastosowano specjalne pociski, napełnione gazami i wyrzucane z rur żelaznych przez eksplozję materjałów wybuchowych.

Są to tak zwane miotacze Livens'a. Pocisk, po wyrzuceniu z miotacza Livens'a, pada na ziemię, następuje wybuch i płynny gaz bojowy, fosgen lub chloropikryna, siłą wybuchu zostaje rozpylony w powietrzu.

Należy tu ustalić, że pod mianem „gaz bojowy" rozumiemy nie tylko gazy w ścisłym tego słowa znaczeniu, ale i płyny: i tak chlor będzie zwykłym gazem, natomiast chloropikryna i fosgen lub iperyt będą cieczami.

Chlor i fosgen działają dusząco, chloropikryna oprócz działania duszącego drażni bardzo oczy i przez to powoduje silne łzawienie. Jeden litr pary chloropikrynowej na miljon litrów powietrza powoduje tak silne łzawienie, że płaczący nic nie widzi. Aby się uchronić przed działaniem chloropikryny i innych gazów łzawiących, należy oprócz maski na usta i nos stosować szczelne okulary.

Wojska sprzymierzonych do kwietnia 1918 r. nie rozporządzały dostateczną ilością gazów bojowych. Pierwsi Francuzi starali się niewielkie zapasy gazów bojowych, które były w ich posiadaniu wykorzystać jak najskuteczniej i zdecydowali, że pociski artyleryjskie mogą być napełnione nie tylko materjałami wybuchowemi, lecz i gazami bojowemi, a działanie ich może być daleko skuteczniejsze od działania zwykłych pocisków.

Mocna zasłona betonowa zatrzyma odłamki wykłego granatu, lecz nawet bardzo mała ilość chloru łatwo ją obejdzie, dostanie się do schronu i nagle bez żadnego wyraźnego znaku ostrzegawczego rzuci się na człowieka nieprzygotowanego do obrony, brutalnie zacznie go dusić i powali śmiertelnie.

Pocisk gazowy pozwala na stosowanie takich gazów bojowych, jak iperyt, luizyt, których rozpylenie musi się odbywać jaknajdalej od rozpylającego.

Iperyt po raz pierwszy był zastosowany przez Niemców 12 lipca 1917 r. przy ostrzeliwaniu miasta Ypres. Po skończonym ostrzeliwaniu żołnierze wychodząc ze schronów betonowych, pozdejmowali maski. Lekki drażniący zapach musztardy nie niepokoił ich, tembardziej, że po pewnym czasie przestano go odczuwać. Jednakże następnego dnia musiano odesłać do szpitali 80 % ludzi z oddziałów. Tak wielkie straty spowodował iperyt zastosowany przez Niemców i przez nich nazwany „królem gazów".

Chlor, fosgen lub chloropikryna działają dopiero po dostaniu się ich do organizmu ludzkiego i maska przeciwgazowa broni przed ich działaniem skutecznie; iperyt zaś działa parząco na całą powierzchnię ciała ludzkiego, nawet poprzez zwykłe ubranie i obuwie. Objawy słabego oparzenia iperytem porównać można do oparzenia wywołanych pokrzywą. Silne oparzenia wywołują na ciele bolesne trudno gojące się rany. Oparzyć się iperytem można nietylko przez bezpośrednie zetknięcie z nim, lecz również przez dotknięcie człowieka, przedmiotu, lub terenu zaiperowanego, czyli inaczej iperytem można się zarazić. Iperyt działa też na organy wewnętrzne, jak płuca, przełyk, żołądek, o ile dostanie się tam z powietrzem lub pokarmem. Te straszne własności iperytu potęgują się wskutek tego, że iperytet może się znajdować w stanie niezniszczonym na terenie przez parę tygodni, ciągle działając parząco, podczas gdy chlor lub fosgen po upływie kilkunastu minut przestają działać.

Drugim, również silnym gazem parzącym i trującym jest luizyt. Jest to ciecz o zapachu pelargonji. Luizyt nie tylko parzy i truje organizmy żywe, lecz ma podobno własność zabijania bakterji. Uczeni przypuszczają, że gleba, pod wpływem luizytu może uledz sterelizacji i wskutek tego przestanie rodzić w ciągu lat siedmiu. Miła perspektywa przyszłych wojen — oprócz śmierci w czasie wojny — wielki głód w ciągu siedmiu lat po wojnie.

Luizyt z racji swej nadzwyczajnej siły może być używany w pociskach samolotowych rozrywających się w locie i rozpryskujących luizyt. Stąd też i inna nazwa luizytu „rosa śmierci".

LOTY PROPAGANDOWE

Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Potok Wielki.

Zgodnie ze zwyczajem lat ubiegłych Lub. Komitet Woj. L.O.P.P. w dniu Święta Narodowego 3-go Maja rozpoczął loty propagandowe, które stale cieszą się niezwykłem zainteresowaniem wśród ludności ;przysparzając L. O. P. P. coraz to nowe rzesze członków. W dniu 3-go Maja z lotniska fabryki „Plage i Laśkiewicz“ wystartował na aparacie Hanriot, należącym do eskadry propagandowej Komitetu Woj. Szef. Prop. płk. Rudnicki z pilotem p. Szulczewskim. Samolot po kilkakrotnem okrążeniu Lublina udał się w południową część Woj. lubelsk. przelatując nad Konopnicą, Niedrzwicą, Kraśnikiem, Rzeczycą, Zaklikowem, rozrzucając ulotki powitalne, poczem wylądował w Potoku Wielkim powitany na lotnisku przez zgromadzoną ludność Potoka i okolic. Jednocześnie w tymże dniu z lotniska w Białej Podl. i Dęblinie wystartowały dwa inne samoloty, które obleciały pozostałe okolice województwa, rozrzucając po drodze ulotki o treści propagandowej. W godzinach popoł. w Potoku rozpoczęły się loty propagandowe, przyczem pasażerami byli ks. Proboszcz Bobolewski, sekretarz gm. Potok p. Dzierzkowski, oraz inni. Do zgromadzonej na lotnisku ludności, wygłosił przemówienie p. red. Zygmund Radomski, uświadamiając obecnych o celach i zadaniach lotnictwa, a L. O. P. P. w szczególności. Przemówienia wysłuchali zebrani z uwagą, wnosząc na zakończenie szereg okrzyków na cześć Najwyższego Protektora Ligi Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i lotnictwa polskiego. Następnie interesujący wykład o grozie wojny chemicznej, połączony z demonstracją środków obrony, wygłosił p. por. Cypryszewski, poczem dokonanno zdjęć fotograficznych na lotnisku. Przy tej okazji Koło Miejscowe L. O. P. P. w Potoku Wielkim z p. Natalją Niwińską, jako prezesem na czele urządziło na lotnisku zbiórkę i zapisy członków. W godz. wieczorowych w sali domu Tercjarskiego urządzone zostało przedstawienie kinomatograficzne przyczem wyświetlano film prop. pod tyt. „Silne lotnictwo to silna Polska“, który w r. ub. został nakręcony w Potoku przy udziale tamt. ludności. Przedstawienie urozmaicone objaśnieniami wywołało wśród obecnych niebywały entuzjazm, tak że musiano trzykrotnie je powtarzać stale przy zapełnionej po brzegi sali. Ze względu na spóźnioną porę dalsze przedstawienia odbyły się w dniu następnym w sąsiednim Potoczku, gdzie gościnnie użyczyli sali fabrycznej pp. Przanowscy. Koło Miejscowe w Potoczku, któremu przewodniczy p. Marja Przanowska zyskało w ten sposób pokaźną sumę dla swej kasy, a jednocześnie powiększyło się o dalszą liczbę członków. Ludność z żalem żegnała odjeżdżających współpracowników Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P., prosząc Szefa Propagandy p. płk. Rudnickiego o częste odwiedzanie tamtejszych stron. Należy na tym miejscu z całem uznaniem podnieść zasługę Pp. Niwińskich z Potoka, oraz Pp. Przanowskich z Potoczka, którzy udzielili całkowitego swego poparcia dla wyżej wymienionych imprez, przyczyniając się w ten sposób do rozwoju L.O.P.P. na wsi. Dalsze loty propagandowe, połączone z podobnemi imprezami odbyły się w Kraśniku, oraz Sokołowie Podl.

Sokołów.

Lub. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w dalszej akcji propagandowej, mającej na celu jaknajwiększe spopularyzowanie lotnictwa, w dalszym ciągu przeprowadził w szeregu miejscowości Podlasia loty propagandowe, które cieszyły się wskutek sprzyjającej pogody i należytej organizacji niezwykłem zainteresowaniem ludności.

W pierwszym etapie wyprawa propagandowa Komitetu w skład której wchodzili pp. red. Radomski, pilot Szulczewski i mechanik Rosiak odwiedziła na aparacie Hanriot, należącym do eskadry propagandowej Komitetu Woj. Sokołów Podl. gdzie była niezwykle gościnnie podejmowana przez tamt. Komitet Pow. Ligi z p. starostą Stępińskim na czele, oraz przedstawicieli miejscowego społeczeństwa. W dniu 13 maja r. b. Hanriot wylądował na lotnisku witany przez tłumnie zebranych mieszkańców miasteczka i okolic.

Przemówienie okolicznościowe wygłosił do zebranych p. red. Zygmunt Radomski, uświadamiając o rozwoju lotnictwa, jego znaczeniu dla obrony Państwa w czasie wojny i pokoju. Następnie mówca rozwinął program zamierzeń Ligi Obrony Pow. i Przeciwg. na najbliższą przyszłość, wzywając zebranych do stawania w szeregach L. O. P. P.

Loty rozpoczął p. starosta Stępiński, zajmując miejsce w aparacie jako pierwszy pasażer, poczem kolejno pasażerami byli wszyscy ci, którym los pozwolił wygrać prawo lotu na urządzonej specjalnie loterji.

Ogółem w Sokołowie odbyło się w ciągu 2 dni 26 lotów pasażerskich, przyczem ci, którzy mieli możność spróbowania jazdy podniebnej wyrazili swój niekłamany zachwyt, przekonując w ten sposób najbardziej nieufnie nastrojonych do tego rodzaju środka lokomocji, będącego wyrazem ostatnich zdobyczy techniki i postępu.

Zorganizowana z okazji lotów impreza

dochodowa zasiliła poważną sumą kasę Komitetu Pow. L.O.P.P. w Sokołowie.

Jako realny wynik przeprowadzonych lotów powstała myśl wybudowania w Sokołowie stałego lądowiska dla samolotów, a jednocześnie szereg obywateli postanowiło przystąpić do energicznej akcji mającej na celu zbiórkę funduszów na budowę samolotu polskiej konstrukcji, któryby mógł powiększyć eskadrę Komitetu Wojewódzkiego.

Nie wątpimy, że szlachetne wysiłki mieszkańców Sokołowa i powiatu przybiorą realne kształty, wzmacniając w ten sposób fundamenty pod budowę potężnej floty powietrznej.

W dniu 16 maja wyprawa propagandowa Komitetu Woj. z żalem żegnana udała się do sąsiedniego Węgrowa, witana owacyjnie przez tamt. ludność.

Węgrów.

Bawiąca na Podlasiu ekspedycja propagandowa Lub. Komitetu Woj. L. O. P. P. po lotach w Sokołowie Podl. udała się do Węgrowa. W dniu 16 b. m. na obranym w pobliżu miasteczka lotnisku wylądowali na aparacie Hanriot pp. red. Z. Radomski i Szulczewski — pilot, witani serdecznie przez tamt. Komitet Pow. oraz miejscową ludność. Między innymi na powitanie przybyli na lotnisko starosta węgrowski Dr. Lutman, ks. kanonik Wojdyno, burmistrz m. Węgrowa p. J. Wangrat, z. starosty p. Szymański, por. Dąbecki, oraz wielu innych. W dniu następnym przy doskonałej pogodzie w godz. popoł. rozpoczęły się loty propagandowe połączone z imprezą dochodową. Obszerne łąki nad Liwcem wypełniły się szczelnie tłumem przybyłych z dalszych nawet okolic mieszkańców powiatu. Przy dźwiękach orkiestry przybyła na lotnisko młodzież gimn. węgrowskiego oraz org. przysposobienia wojskowego i wychowania fizyczn., które jednocześnie objęły funkcję utrzymania porządku na lotnisku. Niezwykłym powodzeniem cieszyła się loterja, w której jako wygrane znajdowały się bilety na przejazd samolotem. Z kabiny Hanriota wygłosił do zebranych przemówienie propagandowe p. red. Z. Radomski, uświadamiajac słuchaczów o najnowszych wynalazkach w dziedzinie lotnictwa i jego znaczeniu jakie odgrywa w czasie wojny i pokoju. Jednocześnie mówca rozwinął program prac Ligi Obrony Pow. i Przeciwg. wzywając zebranych do tłumnego stawania w szeregach Ligi. Ze względu na to, że Węgrów po raz pierwszy miał sposobność obejrzenia z blizka samolotu, celem przekonania mieszkańców o bezpieczeństwie i przyjemności jazdy powietrznej, lot pasażerski odbyła jedenastoletnia uczenica p. Krysia Paprzycka, budząc powszechne zainteresowanie. Po odbyciu lotu obecni na lotnisku podziwiali odwagę i pewność siebie dziewczynki, która ze swadą zachęcała starszych do wstępowania w jej ślady. Rezultat nie dał na siebie długo czekać, wkrótce najbardziej zacofani i nieufnie patrzący na Hanriota rozpoczęli hazardową grę na loterji, celem wygrania prawa lotu. Ogółem odbyło się 18 lotów.

W godz. wieczorowych w sali kina miejscowego odbyło się przedstawienie kinematograficzne przyczem wyświetlane były filmy „Silne lotnictwo to silna Polska“ i komedja „Nasz pierwszy samolot“ w której główną rolę „gra“ „Lubliniak“ ufundowany ze składek społeczeństwa lubelskiego. W dniu następnym wyprawa udała się do Siedlec gdzie oczekiwali jej przybycia licznie zebrani na lotnisku mieszkańcy miasta.

Siedlce.

W dalszej, na szeroką skalę zakrojonej akcji propagandowej przez Lub. Komitet Woj. L. O. P. P. na terenie województwa, przyczem stosownie do programu na pierwszym planie zostały umieszczone Komitety Pow. L. O. P. P. ziemi podlaskiej, odbyły się loty propagandowe w Siedlcach przy niezwykle licznym udziale mieszkańców miasta. Samolot propagandowy wylądował na lotnisku tuż obok stacji kolejowej na terenie koszar 22 p. p.

Przy pięknej pogodzie zorganizowana staraniem tamt. Komitetu Pow. L. O. P. P. imprezesa dochodowa udała się doskonale. Loterja której wygrane stanowiły prawo do lotu pasażerskiego, cieszyła się dużem powodzeniem.

Raz po raz niezmordowany Hanriot prowadzony wprawną ręką p. Szulczewskiego zrywał się do lotu, by po okrążeniu miasta lądować i zabrać nowego pasażera.

W drugim dniu lotów, wskutek nieznacznego defektu w motorze który mógłby spowodować przerwę w lotach, obecni w Siedlcach z ramienia Komitetu Woj. p.p. red. Radomski i Szulczewski, odnieśli się drogą telefoniczną do portu lotniczego w Warszawie z prośbą o natychmiastowe nadesłanie potrzebnych części zamiennych. W półtorej godziny po nadaniu telefonogramu nad lotniskiem ukazała się sylwetka spieszącego z pomocą płatowca, który po okrążeniu lotniska lekko osiadł obok swego kolegi lubelskiego.

Przybyłym z Warszawy lotnikom obecna na lotnisku publiczność zgotowała serdeczną owację.

Za chwilę Hanriot lubelski i warszawski na przemian rozpoczęły pracę propagandową.

Przybycie płatowca z Warszawy przekonało naocznie obecnych na lotnisku siedlczan o doniosłej roli, jaką odgrywa w życiu samolot, jako środek komunikacji, wywołując na ten temat liczne dyskusje.

Należy na tym miejscu podnieść zasługę d-cy 22 p. p. płk. Hosera, oraz korpusu oficerskiego pułku, którzy udzielili przy organizacji lotów swej daleko idącej pomocy, dzięki której zapewniony był na lotnisku należyty porządek, co znakomicie ułatwiło pracę.

Ekwipunek i pomoce szkolne obrony przeciwgazowej.

Zarząd Główny L. O. P. P. nadesłał nam następujące pismo:

Ze względu na znaczne zapotrzebowanie ekwipunku przeciwgazowego oraz pomocy szkolnych, o które zwracają się do nas Oddziały wojskowe, P. W., szkoły i instytucje społeczne, Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zaopatrzył swą składnicę w cały szereg nowych eksponatów, których spis podajemy poniżej Eksponaty te dają instruktorom możność przeprowadzenia racjonalnego szkolenia, a słuchaczom umożliwiają faktyczne zapoznanie się z tą tak ważną dla życia oraz obrony Państwa dziedziną.

Zapotrzebowanie na sprzęt przesyłać prosimy według spisu, pod adresem Zarządu Głównego L. O. P. P. Warszawa, ul. Długa 50, kwoty zaś należne wpłacać na konto czekowe P.K.O. 8500.

Komendy oraz instytucje, którym przesyłamy większą ilość egzemplarzy spisu, prosimy o rozesłanie ich podległym Oddziałom, względnie ogłoszenie powyższego we własnych rozkazach i okólnikach.

Zwracamy pozatem uwagę, iż wszelkie zamówienia na sprzęt obrony przeciwgazowcj i pomocy szkolnych uskuteczniane przez Komitety L. O P. P. i instytucje społeczne winny być kierowane tylko do Zarządu Głównego L O.P.P. nie zaś do M.S.Wojsk. gdyż wtedy zostają one drogą okrężną do nas odsyłane, co powoduje tylko zwłokę w wysyłce.

Z poważaniem

J. Misiński kpt. — Sekretarz. *Dr. K. Vacqueret.* — Prezes.

Spis ekwipunku, eksponatów i pomocy szkolnych, znajdujących się w składnicy Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej do sprzedaży.

		Złote	
1.	Kompl. próbek gazów bojowych à	28.—	kompl.
2	Maski przeciwgazowe różnych typów à	10—30.—	szt.
3.	Maski przeciwgazowe dla psów à	8.—	„
4.	Głowice do masek (statywy) à	10.—	„
5.	Tablice poglądowe masek (R.S.C., A.R.S., niem. gumowa, skórzana, angielska 5 szt kompl.) à	20.—	kompl.
6.	Aparaty tlenowe dostarczamy tylko na specjalne żądanie, w/g cennika ze względu na znaczną ich cenę wynoszącą około	1.200.—	szt.
	Posiadamy jednak nadzwyczaj dokładne ich zdjęcia w formie 40 x 30 cm.	8.—	„
7.	Przekroje pochłaniaczy	5.—	„
8.	Ubranie przeciwiperytowe z rękawicami i butami	90 i 100.—	kompl.
9.	Naboje drażniące do komory gazowej	55	szt.
10.	Ampułki	25	„
11	Rozpylacze tornistrowe substancji neutralizujących	150.—	„
12.	Dezynfektory do masek najnowszej konstrukcji (na 46 szt. masek jednorazowo)	220.—	„
13.	Świece dymne P. T.	5.40	„
14.	„ „ C. O.	7.40	„
15.	Świece A. do niszczenia szkodników w sadach	4.—	„
16.	Granaty dymne S.	2.15	„
17.	Granaty łzawiące O. F.	6.—	„
18	Świece C. A. F.	12.—	„
19.	Rysunki i tablice akwarelowe ilustrujące skutki działania gazów bojowych na organizm ludzki i zwierzęcy, nieoprawne	8.50	„
	oprawne	10.—	„
	komplet składa się z 8 tablic.		
20.	Mularze (naturalne odlewy woskowe oparzeń, komplet 5 szt.)	150.—	kompl.
21.	Przezrocza (największa pomoc przy wygłaszaniu odczytów i prelekcji), odzwierciadlające historję, atak i obronę przeciwgazową. Komplet złożony z 50 szt. w pudełku tektur.	75.—	„
	Komplet złożony z 50 szt. w kasecie dembow.	100.—	„
	Komplet złożony z 70 szt. w pudełkach tektur.	105.—	„
	Komplet złożony z 70 szt. w 2 kasetach dębow.	155.—	„
22.	Lampy projekcyjne najnowszej konstrukcji do oświetlenia elektrycznego lub acetylenowego	300—700.—	kompl.
23.	Filmy instrukcyjne, techniczne i propagandowe na sprzedaż i wypożyczanie		
24.	Fotografje (w terenie) z dziedziny ataku, obrony i ratownictwa w rozmiarze 17 x 23	4.—	szt.
	30 x 40 cm.	8.—	„
25.	Podręczniki, książki, regulaminy traktujące o gazach w ratownictwie i obronie przeciwgazowej, których spis podajemy:		
	Obrona ludności cywilnej — porucz. Z. Marynowski	1.90	egz.
	Wojna chemiczna — płk. A. Małyszko	2.50	„
	Wojna chemiczna i obrona kraju — płk. Sianożęcki — wyd. II	1.—	„
	Samoobrona kraju — płk. Sianożęcki 1925	3.—	„
	Walka chemiczna w przyrodzie — prof. Lindeman — wyd. II.	1.—	„
	Klinika gazów bojow w zarysie — Dr. Paradistal	1.—	„
	Podstawy ratownictwa — prof. Lindeman	2.50	„
	Broń chemiczna — kpt. Bartel	4.50	„
	Maska przeciwgazowa używana w Polsce — Kpt. Andrzejewski	45	„
	Wskazówki do wyszkolenia w obronie przeciwchemicznej — por. Marynowski	2.50	„
	Krótki zarys chem. gazów bojow. — Kpt Kalusiński	1.20	„
	Taktyczne użycie broni chem. — ppłk. Jasiński	1,30	„
	Wskazówki meteorologiczne — Hlasek-Hlasko	4.—	„
	Toksykologja chem. środ. bojow. — W. Lindeman	13.—	„
	Węgiel kamien. jako surow. chem. — Inż. Kwiatkowski	3.—	„
	Ćwiczenia przeciw. w obrazach — por. Marynowski	5.—	„

	złote egz.
Obrona przeciwchemiczna — Kpt. Rudnicki	3.50 "
Walka Gazowa — Dudziński por. — 1927 r.	3.60 "
Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe — płk. Karnicki — 1927 rok . .	1.80 "
Iperyt i jego działanie — Mjr. Jankowski — 1927 rok . . .	1 — "
Technika walki gazowej — Skrypt por. Ziembiński . . .	2 — "
Gazy bojowe, a konie w armji — 1926 r. płk. Marczewski . .	1.50 "
Toksykologiczna klasyfikacja chem. środków bojow. — prof. Lindman — 1927 rok	1 80 "

Działanie spadochronu.



W numerze poprzednim „Steru" omówiliśmy znaczenie spadochronu w lotnictwie.

Na rycinie powyższej przedstawione jest użycie i działanie spadochronu „Irvin" wprowadzonego obecnie do lotnictwa polskiego i gwarantującego 100% bezpieczeństwa.

Zdjęcie pierwsze od góry przedstawia moment wyskakiwania lotnika ze spadochronem, w owalu, rozwinięty spadochron w powietrzu, u dołu moment lądowania ze spadochronem.

„Lublin R. VIII".

Samolot do dalekich wywiadów i bombardowania inż. Rudlickiego.

Polsce rosną skrzydła!..

Nieliczni, ale zato bardzo utalentowani nasi konstruktorzy pracują z zapałem nad stworzeniem polskich typów samolotów, które wyzwolą nas z zależności od obcych, a tem samem położą podwaliny pod narodowe polskie lotnictwo.

Podczas gdy mjr. inż. Malinowski opracowywa typ płatowca komunikacyjnego, zaś inż. Bartel ukończył świeżo nowy samolot szkolny „B M 4", — w Lublinie, w fabryce Plage i Laśkiewicz, inż. Rudlicki pracuje nad budową szeregu prototypów, które mają być ukończone jeszcze w roku bieżącym.

Świeżo właśnie został ukończony samolot do dalekich wywiadów i bombardowania, nazwany przez konstruktora „Lublin R. VIII".

Konstrukcja mieszana — drzewo i metal. Kadłub, podłużnice, żeberka — drewniane. Okucia duralowe.

Pierwszego wzlotu dokonał mjr. inż. Makowski.

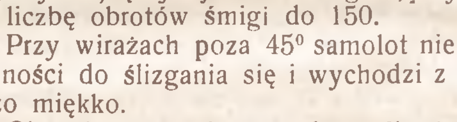
Samolot w locie okazał się bardzo posłusznym i zwrotnym. Start około 60 m. Lądowanie na 3 p. bez najmniejszej tendencji do podrywania się. Podejście do lądowania bardzo łagodne. Zdolność planowania samolotu jest bardzo duża; pilot, po zredukowaniu gazu do minimum, zmuszony był wyłączyć jedno z magnet, aby zmniejszyć liczbę obrotów śmigi do 150.

Przy wirażach poza 45° samolot nie posiada skłonności do ślizgania się i wychodzi z wirażów bardzo miękko.

Obecni przy pierwszych próbach w locie byli zachwyceni śmiałemi ewolucjami, jakie mjr. Makowski dokonywał ze zdumiewającą precyzją i umiejętnością. Następny samolot „Lublin R. VIII" z silnikiem „Lorraine-Dietrich" 650 MK z reduktorem jest na ukończeniu i niewątpliwie da on ównież bardzo dobre wyniki.

W roku bieżącym inż. Rudlicki ma zamiar ukończyć następujące prototypy:

1) samolot transportowy dwupłatowy, 8 osobowy, z silnikiem „Lorr.-Dietrich" 450 MK „Lublin R. IX", 2) samolot lekki pocztowo-łącznikowy, jednopłat, z silnikiem „Wright" 230 MK. „Lublin R X" i 3) samolot szkolno-akrobacyjny „Lublin R. XI".



KRAJOWE SILNIKI LOTNICZE.

Polskie Zakłady Skody, chcąc zainteresować szerszą opinję publiczną rezultami dotychczasowej pracy w nowych fabrykach na Okęciu, urządziły konferencję prasową, podczas której dziennikarze mieli możność zapoznania się z fabrykacją motorów lotniczych.

W wycieczce tej brała również udział grupa dziennikarzy czeskosłowackich z p. Wondrackim na czele.

Pierwsza placówka w Polsce, poświęcona wyłącznie budowie silników lotniczych, jest finansowana przez potężną grupę Zakładów Skody w Czechosłowacji i ma zapewnioną pomoc techniczną tych zakładów, posiadających znakomitą organizację. Powstała ona przez nabycie większości akcyj dawnej Sp. Akc. Francusko - Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze.

Spółka rozporządza dużym terenem (20 hekt.) w bezpośredniem sąsiedztwie nowego lotniska wojskowego na Okęciu, oraz niezbędnemi budynkami i parkiem maszyn, wystarczającym do wyrobu silników lotniczych nawet w wielkich serjach, według ostatnich metod organizacyjnych i technicznych.

Wytwórnia zaopatrzona jest we wszelkie nowoczesne pomoce techniczne, niezbędne do racjonalnego wykonania, wypróbowania i kontroli silników, aż do największej mocy. Specjalna uwaga poświęcona jest badaniu materjałów, używanych do wykonania części silników, oraz organizacji wytwórczości, opartej na całkowicie nowoczesnych zasadach naukowej organizacji pracy.

W celu zapewnienia niezmiernie ważnej zasady ścisłej wymienności części — stosowane są przy wyrobie każdej części składowej silnika nader dokładne specjalne przyrządy, uchwyty i narzędzia, pozwalające na wykonanie pracy z dokładnością, dochodzącą częstokroć do 0.005 milimetra. Ilość obrabiarek, będących w ruchu obecnie wynosi około 350, obrabiarki w bardzo znacznej większości pochodzą z najlepszych wytwórni amerykańskich.

Obecnie fabryka wykonywa silniki mocy 450 koni mech, według licencji, nabytej przez władze wojskowe od wszechświatowej sławy zakładów francuskich Lorraine - Dietrich.

Silniki wykonywane są obecnie z materjałów krajowych — okoliczność niezmiernej wagi dla lotnictwa polskiego, gdyż zapewnia możność fabrykacji w razie powikłań międzynarodowych. Ustalenie odpowiedników krajowych, stosowanych przez fabrykę Lorraine'a surowców, było niezmiernie uciążliwą pracą, wymagającą szeregu mozolnych prób o naukowym charakterze. Dalszą trudnością, jaką należało przezwyciężyć był brak wyszkolonego personelu i zaprawionych do wyjątkowo dokładnej roboty rzemieślników. Obecnie można stwierdzić, że trudność ta została całkowicie pokonana, dzięki niezmiernej gorliwości pracowników fabryki, oraz pomocy technicznej czeskich Zakładów Skody.

Fabryka zatrudnia obecnie około 800 robotników i 132 urzędników, wyłącznie obywateli polskich, w tem 20 pracowników o wyższem wykształceniu technicznem.

Dzięki wspomnianym środkom, a mianowicie: wyjątkowemu wyposażeniu w znakomite obrabiarki, przyrządy, umożliwiające dokładność pracy, wyborne narzędzia i ze świadomością pracujący personel, w ciągu krótkiego czasu, bo około półtora roku, można było nietylko ukończyć budowę Zakładów, montaż pędni i obrabiarek, organizację oddziałów pomocniczych — lecz również rozpocząć prawidłowy wyrób silników. Dotąd wykonane zostało: kilkadziesiąt silników nowych 450-konnych, oraz kilkaset silników mocy 400 i 300 k. mech., przeszło gruntowną naprawę, takież ilości są w robocie. Wszystkie silniki przed opuszczeniem fabryki poddawane są przepisanym próbom, w celu stwierdzenia należytej pewności pracy, mocy i zużycia paliwa i smaru.

Ponieważ postęp w konstrukcjach lotniczych kroczy szybko, zorganizowano specjalne biuro konstrukcji, które zajęte jest w obecnej chwili przygotowaniem nowego silnika lotniczego, dla komunikacji lotniczej cywilnej, którego wykonanie rozpocznie się z początkiem przyszłego roku.

KONKURS AWIONETEK I POMOC DEP. IV. M. S. WOJSK.

1) Dep. Lotn. wypożyczy przez Zarząd Gł. L. O. P. P. silniki jedynie do awionetek, które otrzymają zaświadczenie odpowiadania warunkom minimalnym (conditionis minimum) zdolności do lotu.

2) Pierwszeństwo do silników mają Koła L. O. P. P., organizacje i zespoły.

3) Dep. Lotn. musi otrzymać od odpowiedniego Komitetu L. O. P. P., na terenie którego awionetka się buduje, gwarancję piśm., że silnik w razie niewypełnienia warunków konkursu, zostanie zwrócony Dep. Lotn. w takim stanie zużycia, w jakim w danej chwili będzie się znajdował, lecz w komplecie.

4) O ile awionetka zyska miejsce w konkursie, wykonawszy wszystkie warunki, a po konkursie otrzyma od przewidzianych władz prawo nawigacji. Dep. Lotn. odda silnik na własność właścicielom awionetki.

5) Zgłoszenia kandydatów będą rozpatrywane przez Komisję, składającą się z członków L. O. P. P. (Gł. Zarz.) i Dep. Lotn. i decyzja jej żadnym reklamacjom nie podlega.

Kronika Wojewódzka.

Lotnisko pod Zamościem. Jak to już w swoim czasie donosiliśmy, Lub. Komitet Woj. L. O. P. P. zakupił od Ordynacji Zamojskiej teren na folw. Mokre w odległości 4 klm. od Zamościa o pow. 36 ha, który to obszar zostaje przeznaczony pod budowę lotniska dla celów cywilnych i wojskowych. Niedawno bawiła w Zamościu specjalna Komisja w skład której oprócz przedstawicieli L.O.P.P. wchodzili delegaci Minist. Spraw Wojsk. oraz Minist. Komunik. Zadaniem Komisji było obejrzenie i przyjęcie zakupionego terenu, oraz wydanie odpowiednich wniosków dotyczących rozbudowy lotniska. W skład Komisji wchodzili: z ramienia Dep. IV M.S.W. kpt. Ropelewski i inż. Pawlikowski, z ramienia Minist. Komun. inż. Klemens Filipowski, oraz przedstawiciele L. O. P. P. inż. Jan Kawecki z Zarządu Gł. w Warszawie, dr. St. Bryła Prezes Komitetu Woj. w Lublinie, płk. Rudnicki i red. Radomski. Prócz tego w skład Komisji wszedł Komitet Rozb. Lotniska w Zamościu z p. starostą Strzeszewskim jako przewodniczącym, oraz panami płk. Jackowskim, burmistrzem Kosmalskim, p. inż. Bielawskim, St. Mańkowskim Czesławem Kuncewiczem, oraz p. Nowakowskim — członkami Komitetu Rozb. Lotniska. Komisja po obejrzeniu terenu na miejscu orzekła, iż posiada on wszelkie warunki kwalifikujące go pod budowę lotniska. Poza minimalnym spadkiem terenowym plac zakupiony stanowi równinę położoną na najwyższem miejscu, co gwarantuje mu przy istniejącym tam piaszczystym podłożu gruntu należyte odwadnianie. Pozatem teren, ten jak orzekła Komisja, posiada strony dodatnie w tym, że jest on położony blizko m. Zamościa, oraz st. kolejowych Zamość i Zawada, przeto połączenie go z torem kolejowym bocznicą nie będzie przedstawiało żadnych trudności. Ważnym czynnikiem jest również blizkość szosy, co z kolei zapewnia łatwy dostęp do lotniska.

Delegaci z Warszawy wyrazili swe całkowite uznanie dla Komitetu Woj. L. O. P. P. w Lublinie za trafny obiór terenu, co znakomicie ułatwi pracę, mającą na celu oddanie lotniska do użytku. Po wydaniu opinji na miejscu w gabinecie p. starosty Strzeszewskiego odbyło się posiedzenie Komisji, przyczem zastanawiano się nad sposobem zrealizowania najbliższych zamierzeń. Ustalono, że w pierwszych dniach lipca zostaną rozpoczęte stosownie do sporządzonych planów niwelacyjnych roboty ziemne w terenie, po ukończeniu których L.O.P.P. przystąpi do urządzania lotniska, a więc budowy hangaru warsztatu, stacji benzynowej i t. d. Jednocześnie M. S. Wojsk. przy pomocy personelu fachowego rozpocznie budowę urządzeń świetlnych, umożliwiających płatowcom start i lądowanie w nocy. Warto wspomnieć, że w planach Minist. S. W. Dep. IV lotnisko pod Zamościem brane jest w rachubę jako jeden z etapów na drodze powietrznej Warszawa — Dęblin — Zamość — Lwów, we wszystkich tych ośrodkach zostaną zaprowadzone instalacje świetlne umożliwiające samolotom komunikację na tej linji w nocy. Będzie to pierwsza w Polsce urządzona na wzór zagranicy linja do lotów nocnych.

Awionetka chełmska. Obecnie znajduje się w budowie w warsztatach I modelarni lotniczej przy Państw. Gimn. w Chełmie awionetka 2-osobowa typu „parasol".

Obliczenia i plany sporządzili p. Uszacki Antoni i Dąbrowski. roboty szybko się posuwają naprzód pod kierownictwem instruktora Kom. Woj. L. O. P. P. w Lublinie p. Giżyckiego.

Cechy charakterystyczne: długość 6,10 m. rozpiętość 8,40 m., wysokość 3,60 m., głębokość skrzydła 1,5 m. Konstrukcja całkowicie drewniana, skrzydła i stateczniki sportowe pokryte płótnem, kadłub zaś obity klejonką. Przewidziane są w obydwóch miejscach organy sterów, aby można było ją w razie potrzeby użyć jako płatowiec szkolny, w tylniem siedzeniu stery są wypuszczane na wypadek lotów propagandowych. Silnik przewidywany jest „Anzani" 45 konny, szybkość 180 kl. godz. przy pułapie teoretycznym 3.600 m.

Prace przy budowie postępują raźno i o ile nie zajdą nieprzewidziane przeszkody to już 5 lipca b. r. można będzie przystąpić do montażu.

Zaznaczyć należy, iż budowa awionetki budzi entuzjazm wśród młodzieży wspomnianego gimnazjum i cieszy się wydatną pomocą dyrektora p. W. Ambroziewicza. Przy warsztatach pracują uczniowie klas V i VI z prezesem Koła Miłośników Lotnictwa p. Jerzym Rzewuskim na czele.

Awionetka całkowicie ma być ukończona na jesienny II wszechpolski Konkurs Awionetek w Warszawie organizowany przez L.O.P.P.

Pokaz wojny gazowej. Z okazji odbywającego się w Lublinie Tygodnia Polskiego Czerwonego Krzyża, w dniu 3 czerwca r. b. odbył się w Lublinie pokaz wojny gazowej na Placu Litewskim.

W pokazie wzięły udział oddziały wojska oraz siostry rezerwy P. C. K., które zademonstrowały akcję ratunkową zagazowanych.

Bomby gazowe rzucone zostały z samolotu „Potez VIII", należącego do eskadry propagandowej Lub. Kom. Woj. L. O. P. P., pilotowanego przez p. Szulczewskiego.

Wojna gazowa wywarła na licznie zgromadzonej publiczności duże wrażenie.

Budowa nowych lądowisk. W czasie odbywających się obecnie lotów propagandowych na terenie województwa prowadzona jest jednocześnie akcja mająca na celu budowę w szeregu miejscowości województwa stałych lądowisk dla samolotów.

Brak lądowisk w chwili obecnej często wprost uniemożliwia dotarcie samolotu do większych nawet ośrodków, nie mówiąc już o wsiach, gdzie wąskie pola poprzecinane gęsto bruzdami są poprostu grobem dla samolotu.

Lub. Kom. Wojewódzki L. O. P. P. pragnie w możliwie najszybszym okresie czasu doprowadzić do tego, aby przynajmniej w każdym mieście powiatowym znajdowało się stałe lądowisko.

Wyniku tej akcji otrzymaliśmy solenne przyrzeczenie od Zarządów Komitetów Powiatowych w Sokołowie i Węgrowie, że jeszcze w roku bieżącym zostaną pobudowane w tych miastach należyte stałe lądowiska.

Pozatem w pełni jest sprawa lądowiska w Chełmie, który na tamtejszym terenie gorliwie zajął się p. mec. Kazimierz Zieliński, Komisarz Powiatowy L. O. P. P. Jest nadzieja, że jeszcze w roku bieżącym zostanie lądowisko chełmskie oddane do użytku lotnictwu.

W Siedlcach jest już przeznaczony pod budowę lądowiska teren około 9 ha na polach majątku państwowego Starawieś.

Po ukończonym terminie dzierżawy majątku, lądowisko zostanie urządzone i oddane do użytku.

U nas i zagranicą.

POLSKA.

Zmiana płatowców na polskich linjach. Ministerstwo Komunikacji zamierza wprowadzić na polskich linjach komunikacji powietrznej pewne zmiany przez zastąpienie dotychczas powszechnie używanych aparatów niemieckich Junkers'a na samoloty Fokker'a. Zmiana ta ma nastapić z wiosną roku 1929, nowe bowiem samoloty, na ten cel przeznaczene, będą całkowicie wykonane w wytwórniach krajowych. Polska posiada już prawo produkowania w kraju samolotów Fokker'a, oraz licencję na wyrób silników Wrigth'a. Narazie rząd polski zamówił pewną ilość aparatów Fokker'a zagranicą. Poraz pierwszy Fokker'y zostaną prawdopodobnie użyte w Polsce do komunikacji powietrznej na linji Warszawa—Poznań podczas tegorocznych Targów Poznańskich, t. j. w końcu maja i w początkach czerwca.

Własne motory i samoloty komunikacyjne. Ministerstwo komunikacji dążąc do uniezależnienia polskiego lotnictwa komunikacyjnego od fabryk zagranicznych, nabywa obecnie licencję na budowę płatowców typu „Fokker VII“.

NIEMCY.

Budżet lotnictwa niemieckiego na rok 1928 wykazuje charakterystyczne zmiany w porównaniu z zeszłorocznym. Ponieważ dział administracyjny już jest zorganizowany, cały przeto wysiłek skierowany został na udoskonalenia techniczne, na które wyznaczono 19 i pół miljona marek. Na badania naukowe, wykonane przez Niemiecki Instytut Badawczy, preliminowane jest 4.650.000 marek. Natomiast, ponieważ przedsiębiorstwa lotnicze coraz sprawniej działają, subsydja dla nich zmniejszone zostały o 1.900.000 m., wynoszą jednakże jeszcze 20.165.000 marek.

PERSJA

Macki Junkiersa. Dzięki nowootworzonej przez Junkersa linji lotniczej z Teheranu do Baku i porozumieniu pomiędzy tą firmą a Ukrwozduchputiem (Ukraińska Linja Powietrzna) stolica Persji, otrzymała bezpośrednie powietrzne połączenie z Berlinem. Podróż, wiodąca przez Moskwę, Charków, Rostów n/Donem i Baku trwa trzy dni.

WŁOCHY.

Nowy rekord światowy. W dniu 21 grudnia mjr. Donati ustalił światowy rekord wysokości, osiągając w ciągu 42 minut lotu wysokości 11,827 m. Rekord ustalony został na samolocie myśliwskim Dewoitine, wykonanym we włoskich zakładach Ansaldo z silnikiem Bristol-Romeo „Jupiter“ 450 MK. Samopiszący termograf, który Donati zabrał z sobą, wykazał 60° C.

ANGLJA.

Nowa linja lotnicza. Na mocy układu z rządem Irlandji Imperial Airways wprowadza z wiosną komunikację lotniczą pomiędzy Anglją, a Irlandją. Linję Londyn—Liverpool—Dublin obsługiwać będą wodnopłatowce Short z silnikiem Bristol „Jupiter“.

Nowy lot sir Combhama. Combham, po przymusowym pobycie na Malcie, wznowił swą podróż badawczą nad Afryką, Szlakiem Malta—Bengazi—Tobruk—Abukir i dalej ponad Nilem dolecial do Luksor. Dalszemi etapami były Chartum, Mongala (skąd odbył lot eksploracyjny nad jeziorem Victorja), Fort Johnson (południowy kraniec jeziora Nyasa), Beira, Lourenco Morques i Durban (portugalska Afryka wschodnia) dokąd przybył 8 marca i gdzie nastąpi dłuższy przystanek dla odpoczynku i oczyszczenia aparatu.

STANY ZJEDNOCZONE.

Ucieczka przed komornikiem. Z Nowego Jorku telegrafują, że znany lotnik Acosta zniknął bez śladu po wylądowaniu na placu w Peterborough. Pewne towarzystwo elektryczne wyskarżyło swoją pretensję na osiemnaście tysięcy funtów szterlingów, jakie Ascota był mu winien. Sędzia nakazał zafantowanie samolotu. Ascota dowiedział się wcześnie o tem, wyjechał w nocy samolotem i wylądował 26 marca rychło rano na Long Island. Stamtąd wzniósł się powtórnie, nie podawszy celu podróży.

FRANCJA.

Wycieczka lotnicza. W jesieni r. b. wyruszy wycieczka złożona z 30 samolotów, wiozących 30 turystów amerykańskich naokoło Europy. Zorganizowaniu tej wycieczki podjęły się kompanje lotnicze francuskie, niemieckie, angielskie i holenderskie. Turyści amerykańscy opuszczą Nowy Jork dnia 8 września, aby powrócić dnia 29-go października. Pomiędzy 15-ym września i 30-ym października odbędą oni raid lotniczy na przestrzeni 2.800 mil nad Europą. Turyści zwiedzą Berlin, Paryż, Londyn, Wiedeń, Warszawę. Bilet 1-ej klasy kosztować będzie 1.190 dolarów.

ZYGMUNT RADOMSKI.

RAID NA PODLASIE.

(Wrażenia i notatki z wędrówki po województwie).

Z niecierpliwością zrywałem kartki kalendarza wskazujące ostatnie dni kwietnia, oczekując z utęsknieniem chwili rozpoczęcia pracy propagandowej na prowincji, której termin został oznaczony na dzień 3 maja.

W dniu tym miały zawarczeć śmigła eskadry propagandowej Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P., miały zerwać się do lotu „nasze maszynki“ by nieść mieszkańcom województwa radosną wieść, że Polsce dzięki ofiarności obywateli i zrozumieniu celów Ligi, wyrastają coraz potężniejsze skrzydła.

Podczas gdy w biurze Komitetu czyniliśmy przygotowania do mającej rozpocząć się akcji, w hangarze równym rzędem stały obok siebie skrzydlate rumaki, jak gdyby najserdeczniejsi przyjaciele przybyli na pogawędkę pod wspólnym dachem.

Honorowe miejsce zajęła miluchna awjonetka P.W.S. 3 niebieska blondynka, tak bowiem nazwać ją śmiało można ze względu na wygląd zewnętrzny, nosząca dumnie na swej szafirowej sukience kadłuba, imię Pierwszego Obywatela i Najwyższego Protektora Ligi Prezydenta Ignacego Mościckiego.

To dziecko najukochańsze i wyraz gorących porywów młodzieży dla lotnictwa polskiego, ofiara najpiękniejsza, najmłodszych obywateli Rzeczypospolitej, co w trosce o jej potęgę pośpieszyli tłumnie na zew L. O. P. P. by złożyć grosz swój na ołtarzu Ojczyzny. Ileż to może przyjemności wyrzekli się kochani ofiarodawcy, ile pokus zwalczyli, a grosza uciułanego na próżno nie wydali, oddając go z całym zrozumieniem obywatelskiego obowiązku na budowę swego samolotu.

Tak, to ich samolot, oni go powołali do życia i mogą być ze swego dzieła dumni.

Napis na kadłubie awjonetki: „Dar szkół okręgu szkolnego lubelskiego“ winien być pobudką i hasłem do czynu dla starszego pokolenia.

Pupilce naszej dotrzymują towarzystwa, szary poważny „Hanriot“ i maleńki a zwinny jak jaskółka czerwono-niebieski „Potezik“. Brak tylko w tym skrzydlatem gronie dziecka Lublina, „Lubliniaka“, który przebywa w Warszawie i pluska się w szarych falach Wisły oczekując niecierpliwie chwili w której będzie mógł powitać swych dobrych znajomych z Lublina.

— — — — — — — — — — —

Po inauguracyjnych lotach w Potoku Wielkim, które odbyły się 3-go Maja rozpoczęliśmy przygotowania do czekającego nas dłuższego raidu propagandowego na terenie Podlasia.

Nadeszły tak oczekiwane dni miłej włóczęgi, wśród coraz to nowych ludzi, urozmaicone szeregiem przygód, trosk i radości, dające niewyczerpane źródło do wszelakiego rodzaju spostrzeżeń i obserwacyj.

Jako pierwszy etap naszej podróży został oznaczony Sokołów Podl.

Przespawszy smacznie noc w pociągu, zostałem obudzony energicznem pociągnięciem za nogę przez uprzejmego konduktora, któremu zaleciłem ten właśnie sposób przywrócenia mnie do przytomności.

Znalazłem się w Siedlcach. Po przejściu do innego pociągu, o godz. 5-ej rano zaspanemi oczami dostrzegłem napis na budynku stacyjnym przed którym zatrzymał się pociąg. Sokołów. Obstąpili mnie „dryndziarze“ żydowscy ofiarując pomoc komunikacyjną, której celem było dotarcie do miasta.

Wybrałem jednego, zaznaczywszy, że musi mi jednocześnie służyć jako „cicerone“ przy odszukaniu jakiego hotelu.

Zgodził się chętnie i w kwadrans potem w „hotelu kupieckim“ oddano mi do dyspozycji wygrzane przez mego poprzednika, właściciela „hotelu“ łóżko, który zerwał się na równe nogi, przebudzony gorliwem dobijaniem się mego przewodnika.

Na zwróconą przezemnie uwagę, że bynajmniej nie reflektuję jako następca w omawianem już łóżku, żydek począł się zaklinać, że jest ono kompletnie czyste i dobre, ponieważ tylko on na nim sypia.

Nie podzieliłem zapatrywań uprzejmego sokołowskiego maitre d'hotel i zrezygnowawszy z korzystania z zalet jego łóżka — poprosiłem o wodę do mycia.

Po załatwieniu toalety, przyczem jako lustro służyła mi zamorusana szyba okienna, ruszyłem do śpiącego jeszcze miasta. Obejrzawszy piękny pomnik na Rynku wzniesiony na miejscu stracenia na szubienicy przywódcy powstania na Podlasiu bohaterskiego ks. Brzózki rozpocząłem spacer poranny po miasteczku oczekując otwarcia jakiegokolwiek zakładu, gdzie możnaby się posilić.

Wreszcie zegarek wskazał godzinę 8-mą. Udałem się do gmachu starostwa, celem skomunikowania się z p. starostą, jako prezesem tamtejszego Komitetu L. O. P. P. i wyjaśnienia mu celu mej podróży.

W chwilę potem razem z p. Starostą udaliśmy się na poszukiwanie lotniska.

W braku laku przyda się i parasol.

Ściśle według tego przysłowia — lotnisko miał imitować obszerny plac targowy pięknie jak na złość ogrodzony. Należy bowiem przy okazji zaznaczyć, że płot na lotnisku tak jest potrzebny jak przysłowiowy djabeł w Częstochowie. Nie było jednak rady.

Ufałem w zdolności akrobatyczno-cyrkowe Szulca — tak bowiem w skróceniu nazywamy pilota p. Szulczewskiego i dobrą wolę poczciwego „Hanriota“, który niezawodzi i siada pokorny jak baranek, nawet tam gdzie według obowiązujących przepisów nie powinien tego robić.

O godz. 11-ej otrzymałem z Lublina wiadomość telefoniczną, że aparat wystartował do Sokołowa.

Chwila oczekiwania, podczas której energicznie zorganizowano reklamę o mających się odbyć w Sokołowie igrzyskach powietrznych.

Reklama okazała się jak zresztą zawsze skuteczną, w godzinę bowiem potem pokaźny oddział policji z trudnością dawał sobie radę z napierającym zewsząd tłumem żądnych wrażeń sokołowian.

Naraz gwałtowny okrzyk. Leci, leci — powtarzany ze wszystkich stron. Rzeczywiście z oddali na horyzoncie chmur ukazał się samolot.

Zapaliłem ognisko. Szulc zatoczywszy nad miasteczkiem parę kół, skierował się ku lotnisku.

A jak wpadnie na płot? — przemknęła mi przez głowę myśl...

Nie było czasu na zastanawianie się. Nadlatującemu Szulcowi począłem dawać rozpaczliwe znaki ręką, co miało oznaczać poprostu — uważaj na płot.

Szulc i maszyna nie zawiedli pokładanych w nich nadziei. „Hanriot“ zatrzymał się na 2 metry tuż przed słupem z dużą tablicą na której stało jak wół: „Targ na konie“.

Wysiadający z kabiny Szulc źle na mnie spojrzał, w końcu zagadał:

„Ale mam oko, co, — zajechałem swoimi 80-ciu końmi w motorze akurat w odpowiednie miejsce...“

Roześmieliśmy się obaj serdecznie.

„Ja panu tego lotniska nie daruję — warknął znowu Szulc złowrogo — pan jeszcze wpadnie w moje ręce.“

Zrozumiałem. Szulc jako poznańczyk nie tak łatwo krzywd zapomina. Będzie mnie miał w powietrzu, wtedy uregulujemy nasze porachunki.

Postanowiłem za wszelką cenę zmienić temat rozmowy. Wybrałem najbardziej aktualny, śniadanie.

— A możebyśmy tak coś zjedli — napomknąłem niby niechcący.

Rybka połknęła haczyk. Twarz Szulca błyskawicznie się rozjaśniła. Możemy — odparł i ujął mnie po przyjacielsku pod rękę. Skierowaliśmy się do oczekującego nas w samochodzie p. starosty Stępińskiego, który niezwykle gościnnie nami się zaopiekował.

Loty udały się znakomicie. Notabene warto zaznaczyć, że lotnisko z targowiska przenieśliśmy na obszerną niwę dworską sąsiedniego majątku Przezdziadka.

Następnego dnia siedziałem w kabinie „Hanriota“. Szulc kończył duet z mechanikiem kręcącym śmigło,a składający się ze słów: „Wyłączone, pełen gaz“. Parę obrotów śmigłem. „Mały gaz“, na co zgodnie odpowiadał Szulc „Mały“, „Kontakt“ — rzucił mechanik — „Kontakt“ — odparł Szulc przesuwając rączkę kontaktu w kabinie. Warknął motor.

Mamy lecieć do Węgrowa. Szulc pochylił się do mego ucha i krzyknął „Mam pana!“ Wiedziałem co to oznacza.

Polecieliśmy nad miasto by mu podziękować za gościnność. Motor pracował doskonale. Nad Rynkiem Szulc przymknął gaz, maszyna poczęła zapadać gwałtownie w próżnię, ale tylko na chwilę, lekki ruch knyplem, dodanie gazu, i zaczynamy znowu wspinać się do góry. Sztuczkę tę powtarzał kilkakrotnie. Widząc, że to mnie nie wzrusza, począł wywijać ostre

wiraże, kilka „retournement“ na lewe skrzydełko, wreszcie znudziło mu się i wyprostowawszy maszynę wziął kierunek na Węgrów.

Lecieliśmy nad rozpostartą różnobarwną płachtą pól w blaskach słońca kąpiąc maszynę i siebie. Gdzieniegdzie pracujący w polu ludzie zadzierali ciekawie głowy, tu i ówdzie wystraszony warkotem motoru ptak przemknął pod nami, szukając bezpiecznego schronienia. W dali na prawo wiła się krętą jasną wstęgą szosa wiodąca do Węgrowa.

Mijamy szereg wiosek, wreszcie z za mgieł wyłaniają się powoli sylwetki kopuł klasztoru O. O. Reformatów oraz starego monumentalnego kościoła węgrowskiego.

Jeszcze chwila i jesteśmy nad rynkiem cichego zazwyczaj miasta znanego z wielkiej ilości zamieszkałych tam żydów i siedziby od lat wielu znanych ludwisarzy, dzwony przez których, odlane pełnią swą służbę w najdalszych zakątkach Polski.

Obserwuję z zainteresowaniem ruch w mieście, który z chwilą pojawienia się samolotu rośnie w błyskawicznem tempie. Wkrótce rynek oraz ulice przyległe wypełniły się po brzegi zwartą masą głów ludzkich, spoglądając na nas ciekawie.

Parę efektownych wiraży i retournement'ów, Szulc przymyka gaz — ma zamiar usiąść.

Spojrzałem przed siebie i struchlałem.

W kilkunastometrowej odległości spostrzegłem głęboki rów wykopany na przygodnym lotnisku, nieomylny prorok czekającego nas kapotażu, czyli położenia aparatu na plecy.

Szulc też zauważył przeszkodę, ale niestety, koła podwozia biegły już po ziemi, ryknął więc nieludzkim głosem wymowne przekleństwo i w tejże chwili aparat stanął w miejscu jak wryty.

Mieliśmy szczęście. Koła przeszły rów w miejscu najpłytszem, a ostroga ogona wpiła się w brzeg wykopu.

Obejrzałem się za siebie, Szulca już w maszynie nie było, przyglądał się dziurze wykopanej i kiwał w pasji głową.

Za chwilę lawa ludzka zalała lotnisko tak że z trudem zdołaliśmy się przecisnąć do oczekujących nas z powitaniem przedstawicieli miasta i Komitetu Pow. L. O. P. P.

Nazajutrz odbyły się niezwykle udane loty propagandowe.

Plan naszego raidu podlaskiego przewidywał jako etap następny Siedlce, dokąd też i wyruszyliśmy.

Ze względu na to, że Siedlce zapisały się w naszej podróży specjalnie, odkładam je na potem, by pobyt tam móc opisać z perspektywy, że tak powiem historycznej.

WYDAWNICTWA LOTNICZE.

№ 5 (56) za maj „Lotu Polskiego" rozpoczyna niezwykle interesujący, źródłowy artykuł p. L. Graela p. t. „Próby Lotnictwa w Polsce za Władysława IV", będący z punktu widzenia historycznego prawdziwą rewelacją i świadczący, że Polska i na polu lotnictwa posiada swoje dawne tradycje.

Artykuł Wing Cmdr'a podaje ciekawe dane o obronie powietrznej Imperium Brytyjskiego, a dla serca polskiego krzepiące są opisy nowych typów naszych płatowców „B. M. 4" inż. Bartla i „Lublin R. VIII" inż. Rudlickiego, dzięki którym Polsce niejako rosną skrzydła i uniezależnia się ona od zagranicy.

W przededniu Walnego Zgromadzenia L.O.P.P. specjalnie aktualnym jest artykuł p. Bożeńca o „Osoawiachimie", będący sprawozdaniem z niedawnego Zjazdu tej pokrewnej instytucji sowieckiej.

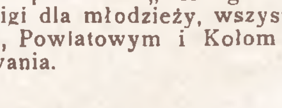
Ciekawy opis lotu Kair—Bagdad, wyczerpująca kronika wydarzeń lotniczych na szerokim świecie, oraz zwykłe, starannie redagowane działy: obrony przeciwgazowej, techniczny i literacki, wreszcie Biuletyny Aeroklubu i L. O. P. P., składają się na nader żywą całość, przyczem na specjalne podkreślenie zasługuje wykwintna, jak zawsze, szata wydawnicza i piękne ilustracje.

Młody Lotnik. Numer majowy (5) MŁODEGO LOTNIKA poświęcony jest pracom lotniczym młodzieży na terenie Krakowa i Krakowskiego Województwa. Na bogatą jego całość, obok licznych pierwszorzędnych ilustracyj, składa się cały szereg interesujących artykułów, z których m. in. dowiadujemy się o wysiłkach na polu lotnictwa krakowskiej młodzieży akademickiej, zorganizowanej w powstałym niedawno na wzór warszawskiego — Aeroklubie Akademickim w Krakowie. Numer uzupełniają, jak zwykle, działy: „Na starcie i w hangarze", „Do nas i o nas", „Z całej Polski", „Kronika Zagraniczna", „Z działalności L.O.P.P.", „O czem piszą inni", i „Biuletyn Aeroklubów Akademickich", oraz artykuły, omawiające ostatnie przeloty i przygotowania do raidu nad Atlantykiem naszych śmiałych lotników majorów Idzikowskiego i Kubali.

Zarząd Główny Okólnikiem Nr. 4 L.O.P.P. stwierdza niniejszem, że miesięcznik „Młody Lotnik" jest organem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, przeznaczonym dla młodzieży w celu szerzenia propagandy i zamiłowania dla lotnictwa i jako pismo stojące na wysokości swego zadania i spełniające je z wielkim pożytkiem dla lotnictwa, zasługuje ze wszech miar na poparcie i na polecenie go jaknajszerszym warstwom społeczeństwa.

Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w swym dzienniku urzędowym z r. 1927, Nr. 1/179, poleca gorąco miesięcznik ten kierowniczym sferom szkolnym i młodzieży, a okólnikiem p. Ministra Dra Dobruckiego z dnia 27/3, 1928 r. Nr. I-21217/27, do wszystkich kuratorjów szkolnych wystosowanym, zwraca szczególniejszą uwagę na „Młodego Lotnika" jako na pismo polecone przez Komisję oceny książek do czytania dla młodzieży.

Wobec tego uważa Zarząd Główny L.O.P.P. za swój obowiązek polecenia „Młodego Lotnika" jako organu całej Ligi dla młodzieży, wszystkim Komitetom Wojewódzkim, Powiatowym i Kołom L. O. P. P. do zaprenumerowania.



KOMUNIKAT Nr. 3.

Okólnik
Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego
do Kuratorjów Okręgów Szkolnych oraz do Województwa Śląskiego i Liceum Krzemienieckiego w sprawie popierania lotnictwa przez szkołę.

Jednym z niezwykle ważnych problemów polityki państwowej jest propaganda lotnictwa. W Polsce w tej sprawie uczyniono dotychczas niewiele, zwłaszcza w porównaniu z szeroką akcją innych państw. Stan rzeczy musi jednak zmienić się na lepsze i w sprawie tej szkoła nie może pozostać obojętna. Szkoła winna mianowicie zainteresować sprawą lotnictwa całą młodzież, podległą jej wpływom, winna dalej przez umysły i serca uczniów i uczenic trafić do kół rodzinnych i dokonać propagandy wśród ogółu obywateli, winna wreszcie z pośród licznych rzesz młodzieży wyłonić zdolne i twórcze jednostki, nadające się w przyszłości do czynnej pracy na polu lotnictwa. Praca ta będzie tem łatwiejsza, że lotnictwo jest problemem interesującym i ponętnym dla młodzieży, inicjatywa władz szkolnych zostanie tedy przez młodzież niewątpliwie z zapałem podchwycona.

Najprotszym sposobem obudzenia zamiłowania do lotnictwa wśród młodzieży będzie odpowiednie uwzględnienie tematów z tej dziedziny w samej nauce szkolnej. I tak z natury rzeczy zajmie lotnictwo poczesne miejsce w nauce fizyki, podobnie robót ręcznych, przy której nauczyciel uwzględni możliwie obszernie naukę modelarstwa lotniczego wszędzie tam, gdzie przewiduje się obowiązujący program nauczania; ale także i inne przedmioty nastręczają sporo sposobności do omówienia zagadnień z dziedziny lotnictwa. Nauka języka ojczystego oraz języków obcych uwzględni lotnictwo w tematach czytanek, ćwiczeń w mówieniu i wypracowań piśmiennych, w matematyce będzie młodzież rozwiązywała ćwiczenia domowe i szkolne także i z tej dziedziny, w nauce historji nauczyciel przedstawi przy sposobności drogi prób i usiłowań, któremi ludzkość w ciągu długich wieków doszła do rozwiązania problemu żeglugi powietrznej i uwydatni dziejową doniosłość wynalazku w obecnej jego postaci; także w nauce geografji problem komunikacji lotniczej powinien znaleźć odpowiednie uwzględnienie.

Przy szczegółowem rozpatrzeniu programów szkolnych na różnych stopniach nauczania pod kątem widzenia potrzeb lotnictwa nauczycielstwo znajdzie niewątpliwie jeszcze wiele innych momentów, które nadawałyby się do poruszenia w nauce szkolnej. O ile to tylko możliwe, należałoby jednak wspierać naukę lekturą domową młodzieży. Bibljoteki szkolne należy zaopatrzyć w odpowiednią lekturę a czytelnie w czasopisma fachowe. Ministerstwo zwraca uwagę na kilka książek i czasopism z tej dziedziny, zaleconych przez Komisję oceny książek do czytania dla młodzieży szkolnej, zwłaszcza na czasopismo „Młody Lotnik“, wychodzące w Warszawie nakładem Ligi Obrony Powietrznej Państwa, dalej na piękną książeczkę Bolesława Orlińskiego p. t. „Moje wrażenia z Tokjo“, Warszawa 1927, i książkę Tadeusza Garczyńskiego „O władzę nad błękitami“, Warszawa 1925, nakł. L. O. P. P.

Młodzież wyższych oddziałów szkół powszechnych, względnie niższych klas szkół średnich zawodowych, warto zachęcić do przeczytania odpowiednich powieści, jak np. Barszczewskiego „W 8 dni dookoła świata“, Warszawa, Gebethner i Wolff, albo Umińskiego „Samolotem dookoła świata“, Warszawa, Trepte. Wobec szczupłej jeszcze polskiej literatury lotniczej nie należy pomijać książek w językach obcych, o ile są dostępne dla młodzieży. Oczywiście także bibljoteki nauczycielskie należy zaopatrzyć w odwiednią literaturę.

Okólnik Ministerstwa z dnia 13 kwietnia 1927 r. Nr. O Prez. 1891/27 (Dz. Urz. Nr 8, poz. 116) zwrócił uwagę na potrzebę współdziałania z akcją odczytową Ligi Obrony Powietrznej Państwa, oraz na celowość zakładania kół szkolnych L. O. P. P., które się mogą stać pożądanym ośrodkiem propagandy lotniczej w szkole. Prócz tego jednak należałoby popierać tworzące się tu i owdzie po szkołach kółka i kluby młodzieży, objawiającej specjalne zamiłowanie lotnictwa (kluby modelarstwa lotniczego, budowy ślizgowców, lub awionetek, sportu balonowego i t. d.).

Na konferencjach rodzicielskich należy odpowiednio wyjaśnić, dlaczego udział młodzieży w organizacjach lotniczych uważa się za pożądany.

Wszelkie organizacje lotnicze młodzieży należy jednak utrzymać ściśle na gruncie szkolnym. W razie, jeśli przy tworzeniu specjalnych klubów lotniczych, o których wyżej wspomniano, niema na terenie jednej szkoły dostatecznej liczby uczniów, objawiających specjalne zainteresowania, np. do modelarstwa, problemu awionetek i t. d., możliwe jest współdziałanie w jednym klubie specjalnym młodzieży kilku szkół na terenie tej samej miejscowości. Tworzenie międzyszkolnych organizacyj lotniczych młodzieży na terenie powiatów, czy województw nie jest dozwolone.

Prowadząc systematyczną akcję w kierunku rozbudzenia zamiłowań lotniczych wśród młodzieży, nie należy zapominać o doraźnej akcji, w miarę nastręczających się sposobności. Będą to tak zw. „tygodnie lotnicze“ L. O. P. P., wystawy lotnicze, odczyty, filmy z dziedziny lotnictwa i t.p.

Wszystkie takie okazje powinny być odpowiednio wyzyskane przez szkołę, o ile to tylko da się pogodzić z jej zadaniami wychowawczemi i dydaktycznemi.

W związku z niniejszym okólnikiem zechce

Kuratorjum (Województwo) po dokładnem rozważeniu sprawy na tle miejscowych warunków oraz po ewentualnem porozumieniu się z władzami wojskowemi, względnie także z odpowiednim Wojewódzkim Komitetem Ligi Obrony Powietrznej Państwa, wydać potrzebne zarządzenia na właściwym terenie.

Warszawa, dn. 27.III 1928 r. (№ I-21247/57).
Minister Wyznań Religijnych i Ośw. Publiczn.
(—) *Dr. Dobrucki.*

Okólnik L. 9.

W sprawie sprawozdań miesięcznych.

Stosownie do Okólnika L. 6 zamieszczonego w Komunikacie Nr. 2 Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Lublinie przypomina wszystkim Komitetom Powiatowym, że sprawozdania miesięczne ich działalności, począwszy od 1 maja r. b. mają być stale nadsyłane do Komitetu Wojewódzkiego.

Pierwsze sprawozdanie za m-c maj winny być nadesłane *w nieprzekraczalnym terminie do 20 czerwca r. b.*

Sprawozdania za miesiące następne winny być nadsyłane w dalszych terminach przepisanych czyli do 20-go każdego następnego miesiąca.

Książki sprawozdań miesięcznych zostały przesłane wszystkim Komitetom Powiatowym i należy ściśle do wskazówek w nich zamierzonych zastosować się.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego jeszcze raz zwraca uwagę Komitetom Powiatowym na wielkie znaczenie jakie ma dla całokształtu organizacji Ligi, regularne nadsyłanie sprawozdań miesięcznych, i należyte zrozumienie tego przez Zarządy Komitetów Powiatowych będzie sprawdzianem ich wyrobienia organizacyjnego i poczucia obowiązku obywatelskiego.

Okólnik L. 10.

W sprawie ewidencji członków i składek miesięcznych.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Lublinie przesłał wszystkim Komitetom Powiatowym odpowiednie druki, które służyć mają do zaprowadzenia jednolitej ewidencji członków i kontroli składek we wszystkich ośrodkach Ligi na terenie wojew.

Komitety Powiatowe winny przesłać te druki wszystkim swym podległym Kołom Miejscowym i Gminnym i pouczyć takowe o potrzebie ich racjonalnego zaprowadzenia.

Przy sposobności Zarząd Komitetu Wojewódzkiego zwraca uwagę Zarządów wszystkich ośrodków Ligi na niezwykie ważny problem jakim jest regularne zbieranie składek członkowskich, gdyż jedynie to źródło gwarantuje stały dopływ funduszów umożliwiając przeprowadzenie szerokich i ważnych zamierzeń L. O. P. P. jakie ma ona w chwili obecnej.

Miesięczne wpływy składek należy z kolei uwidoczniać w sprawozdaniach miesięcznych nadsyłanych do Komitetu Wojewódzkiego.

Okólnik L. 11.

W sprawie imprez związanych z lotami propagandomi

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. zwraca się do zwraca się do wszystkich ośrodków Ligi w których odbywać się będą loty propagandowe, aby przy sposobności organizowały na swym terenie imprezy dochodowe na rzecz Ligi, wykorzystując jednocześnie jaknajusilniej propagandowy moment lotów celem powiększenia liczby członków, przez zorganizowanie zapisów na lotnisku.

Pozatem organizacja lotów pasażerskich przewiduje urządzanie loterji, przyczem wygrane stanowią bilety na prawo lotu.

Każdy Komitet winien taką loterję u siebie w czasie lotów zorganizować, przyczem cenę biletu loteryjnego należy oznaczyć na 50 groszy. W każdej setce biletów powinno być 3 wygrane.

Czysty dochód osiągnięty z imprez dochodowych organizowanych podczas lotów należy przekazywać niezwłocznie na Rachunek Komitetu Wojewódzkiego.

Okólnik L. 12.

W sprawie zmiany terminu Tygodnia Lotniczego.

Stosownie do uchwały Zarządu Głównego L. O. P. P. Termin Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej został zmieniony na czas *od 2-go do 9-go września* r. b. włącznie, a to z powodu, że proponowany przez Zarząd okres od 9-go do 16-go został już poprzednio przez Towarzystwo Obrony Dziecka.

Okólnik L. 13.

W sprawie zwrotu beczek po benzynie zużytej na lotach propag.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie zwraca się do wszystkich Komitetów Powiatowych z prośbą o możliwe niezwłoczne odesłanie do Lublina beczek, po benzynie oraz baniek po rycynie, które to artykuły były w swoim czasie zdeponowane w poszczególnych Komitetach, a obecnie zostały już zużyte podczas lotów propagandowych.

Beczki i bańki stanowią własność firm, które paliwo dostarczały i firmy te w razie nie otrzymania takowych, żądają zwrotu równowartości w gotówce od Kom. Wojewódzkiego.

Ponieważ na ten cel Komitet nie posiada żadnych funduszów przeto wytwarza się sytuacja dość kłopotliwa, z której jedynem wyjściem jest zwrot beczek w tej chwili niepotrzebnych.

Zarządy Komitetów Powiatowych posiadających beczki zechcą przeto nie zwlekając sprawę tę możliwie najrychlej załatwić.

Sekretarz (—) **Frańczak**

Prezes (—) **Dr. St. Bryła**

Redaktor odpowiedzialny: ZYGMUNT RADOMSKI. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.